

Samlad effektbedömning

Luleå resecentrum, statlig medfinansiering, JNR2605



Objektnummer: JNR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosåreffeckter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" på [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Norrbotten län och berör Luleå kommun.

Nuläge och brister

Resefunktionerna (lokaltbuss, regionalbuss samt tåg) är idag utspridda i centrala Luleå. Detta underlättar inte byte mellan de olika trafikslagen utan ger långa gångvägar mellan trafikslagen och därmed lång bytestid. Dagens stationer och bytespunkter är föråldrade och i behov av modernisering och upprustning.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden består av anläggandet av en ny busstation med tillhörande terminalbyggnad som kopplar direkt mot järnvägen. Den består också av en bro för busstrafik över järnvägen i Skeppsbrogatans förlängning och en bro för gång- och cykeltrafik över järnvägen i Storgatans förlängning.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att knyta ihop transportslag och skapa en attraktiv och smidig nod för kollektivt resande för att öka andelen resor med tåg och buss.

Investeringskostnad

Kostnaden är 1225 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd
---------------------------	------------

Fördelningsanalys

Åtgärden medför nytta till de som främst kommer nyttja kollektivtrafiken, vilka i något större utsträckning är kvinnor. Nyttorna tillfaller pendlare inom Norrbotten samt resenärer inom Luleå. Åldersgruppen som bedöms påverkas mest positivt är vuxna (arbetspendling) samt unga vuxna (arbetspendling och resor till utbildning). Åtgärden är neutral avseende näringsgren.

Funktionsmål och hänsynsmål

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, främst genom medborgarnas förbättrade tillgänglighet med kollektivtrafik. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, främst genom förbättrad trafiksäkerhet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärden omfattas inte av den statliga fysiska planläggningsprocessen utan drivs enligt den kommunala planeringsprocessen. Förarbete och strukturskiss under 2023-2024. Planprogram under 2025. Detaljplaner under 2025-2028. Projektering och upphandling i viss mån parallellt med detaljplaneprocessen 2026-2029. Denna SEB syftar till att ansöka om medfinansiering inom kommande nationell eller regional plan (2026-2037) för namngivna kollektivtrafikobjekt. Ingen tidigare SEB är upprättad för åtgärden. Åtgärden har en direkt koppling till ombyggnaden av Luleå C.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Komforten förbättras genom att ett resecenter anläggs som dels samlar trafikslagen dels erbjuder väderskyddad väntutrymme mellan byten. Hållplatser tillgänglighetsanpassas och möjligheter för samlad trafikinformation förbättras. Tryggheten ökar genom en väl utformad bytespunkt där många resenärer rör sig.	Förbättring
Restid	Åtgärden innebär att olika typer av kollektivtrafik (tåg, region- och lokalbuss) samlas och kan angöra området smidigare och mer effektivt och att byten mellan dessa förenklas. Den stora effekten är att byten mellan trafikslagen förbättras genom att dagens utspridda kopplingar samlas vilket ger kortare bytestid/gångtid mellan de olika hållplatserna/stationen. Beroende på detaljutformning av terminalen, hur busslinjer dras om med körvägar etcetera så kan även åktiden påverkas. Även övriga trafikanter kommer att få minskad restid då nya planskilda passager tvärs järnvägen skapas och ersätter planpassagen med järnvägen i Lulsundsgatan.	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	En modernt utformad terminallösning med anpassade hållplatslägen (längre hållplatser, tillgänglighetsanpassade, större ytor för passagerare att vänta, bättre geometrisk utformning) kan bidra till bättre förutsättningar för att kollektivtrafiken kan hålla sina tider med minskade förseningar och restidsosäkerhet. Att samla trafiken i en punkt i stället för utspritt på flera ställen underlättar även för resenärerna med korta bytesavstånd och enklare att ta del av samlad trafikinformation.	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Ny tillgänglighetsanpassad bytespunkt förbättrar för alla resenärer inklusive för personer med funktionsnedsättning.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Med en förbättrad bytespunkt underlättas resandet (mindre bytestid) och attraktiviteten för kollektivtrafiken ökar. Med ökad attraktivitet ökar även resandet med kollektivtrafik och även biljettintäkterna kommer att öka.	Försumbart
Trafikeringskostnader	En effektivare bytespunkt minskar driftstiden för kollektivtrafiken. Genom att samla hållplatslägena och en för kollektivtrafiken anpassad utformning av platsen kommer tiden för angöring och stopp vid hållplatserna att minska något. Detta minskar kollektivtrafikens drifttid.	Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden medför att oskyddade trafikanter som dels byter mellan kollektivtrafikfordon, dels byter mellan gång/cykel och kollektivtrafik får ett mer trafiksäkert byte. Förbättringar sker då de bytande resenärerna inte behöver transportera sig mellan de olika hållplatserna. De två broarna som passerar över spårområdet kommer också att bidra med en förbättrad trafiksäkerhet. Utan dessa hade tillgängligheten tvärs spårområdet varit mycket begränsat vilket leder till obehörigt spårbeträdande. Broarna erbjuder god tillgänglighet och en hög trafiksäkerhet.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Förorenade områden	Inom området finns gator med äldre lager asfalt vilka innehåller PAH samt att järnvägsområdet troligtvis kan innehålla förorenade massor (dock saknas mer utförliga utredningar kring detta). Kostnads kalkylen omfattar åtgärder för sanering av förorenade områden vilket innebär att situationen förbättras.	Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Intrång - människor	Åtgärden utgör en förlängning av innerstadens rutnätsstruktur och möjliggör en expansion av Luleå centrum. Åtgärden bedöms därigenom både i sig självt och i en större helhet ge en samlad förbättring av stadsbilden.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".	-

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO₂-equivallenter

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt		
Reinvestering per år		
Drift och underhåll per år		

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden innebär förbättringar för kollektivtrafikresenärer genom minskad restid/väntetid vid byten, reskomfort, trygghet och tillgänglighet då det skapas en gemensam bytespunkt med tillhörande resecenter.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Biljettintäkterna bedöms kunna öka något då kollektivtrafiken blir attraktivare samt att driftskostnaderna kan minska något med en effektivare bytespunkt. Dessa effekter bedöms vara försumbara till sin storleksordning.	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Såväl den samlade bytesmöjligheten utan längre sträckor mellan olika hållplatser som de nya broarna över spårområdet leder till en förbättrad trafiksäkerhet.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden bedöms vara en förbättring för hälsa då föroreningar i marken kommer att saneras.	>
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden leder till stadsutveckling och en förbättring av stadsbilden. Omfattningen av förbättringen är svår att kvantifiera och bedöms vara försumbar.	≈ 0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	1049 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	1049 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Projektet är svårbedömt. De positiva nyttorna uppkommer främst för kollektivtrafikresenärer då de får ökad komfort, minskad restid/bytestid samt tillgängligare och effektivare bytesmöjligheter. Även trafiksäkerheten förbättras. Övriga nyttor som uppkommer är försumbara (även om ytterligare några nyttor i någon mån är positiva) och i detta fall är det svårbedömt att avgöra storleksordningen på nyttorna relaterat till åtgärdens kostnad.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden förbättrar för kollektivtrafikresenärer främst vad gäller komfort, trygghet, restid/bytestid samt tillgänglighet. Dessutom bedöms även trafiksäkerheten förbättras. Dessa förbättringar bedöms vara de dominerande effekterna och där övriga effekter bedöms ha en försumbar påverkan.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Resecentrum och bytespunkten är kopplat till Norrbotniabanans utbyggnad och förändringen av Luleå C samt prognosticerade trafikökningar på spår genom Luleå C (som kan leda till behov av stängning av Lulsundsgatans plankorsning). Åtgärden är också del i ett större stadsutvecklingsprojekt inom Östra stranden.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden medför nytta till de som främst kommer nyttja kollektivtrafiken, vilka i något större utsträckning är kvinnor. Nyttorna tillfaller pendlare inom Norrbotten samt resenärer inom Luleå. Åldersgruppen som bedöms påverkas mest positivt är vuxna (arbetspendling) samt unga vuxna (arbetspendling och resor till utbildning). Åtgärden är neutral avseende näringsgren.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärden innebär snabbare, bättre och enklare möjligheter att byta mellan olika kollektiva färdmedel. Reskomforten förbättras avsevärt med ett nytt resecenter för tåg, lokalbuss och regionalbuss. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Näringslivets tillgänglighet påverkas i liten omfattning.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden medför en förbättring av tillgängligheten för personer med funktionshinder då flera bytespunkter samlas i ett gemensamt resecenter med hög tillgänglighetsstandard.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Åtgärden medför en förbättring av barns möjligheter att använda transportsystemet då flera bytespunkter samlas i ett gemensamt resecenter vilket förenklar användandet av kollektivtrafiken.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Trafiksäkerheten förbättras genom att samla flera bytespunkter i ett resecenter samt de nya passager som skapas över spårområdet.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden ökar attraktiviteten till kollektivtrafik, men överflyttningseffekterna från biltrafik bedöms som försumbar enbart av aktuell åtgärd. Byggnation av infrastruktur medför ett negativt bidrag. Omfattningen av denna åtgärd bedöms som liten.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Mer attraktiv kollektivtrafik bidrar till högre kollektivtrafikandel, men överflyttningen från bilresor till kollektivtrafik förväntas ha en försumbar effekt på luftföroreningar.

Buller och vibrationer

Åtgärden medför ingen eller marginell påverkan på bullersituationen.

Landskap

Ett nytt resecenter bidrar till en förbättrad helhetsbild av området och är en viktig del i stadsutvecklingen i centrala Luleå.

Vatten

Åtgärden har ingen påverkan ur dricksvattensförsörjningsperspektiv.

Material och kemiska produkter

Underlag för bedömning saknas.

Förorenade områden och masshantering

Åtgärden bedöms få en positiv effekt på förorenade områden då dessa kommer att saneras.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, främst genom medborgarnas förbättrade tillgänglighet med kollektivtrafik. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, främst genom förbättrad trafiksäkerhet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: JNR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering
Objekt-id	JNR2605
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Norrbotten
Kommun	Luleå
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Annan utredning (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Resefunktionerna (lokaltbuss, regionalbuss samt tåg) är idag utspridda i centrala Luleå. Detta underlättar inte byte mellan de olika trafikslagen utan ger långa gångvägar mellan trafikslagen och därmed lång bytestid. Dagens stationer och bytespunkter är föråldrade och i behov av modernisering och upprustning.

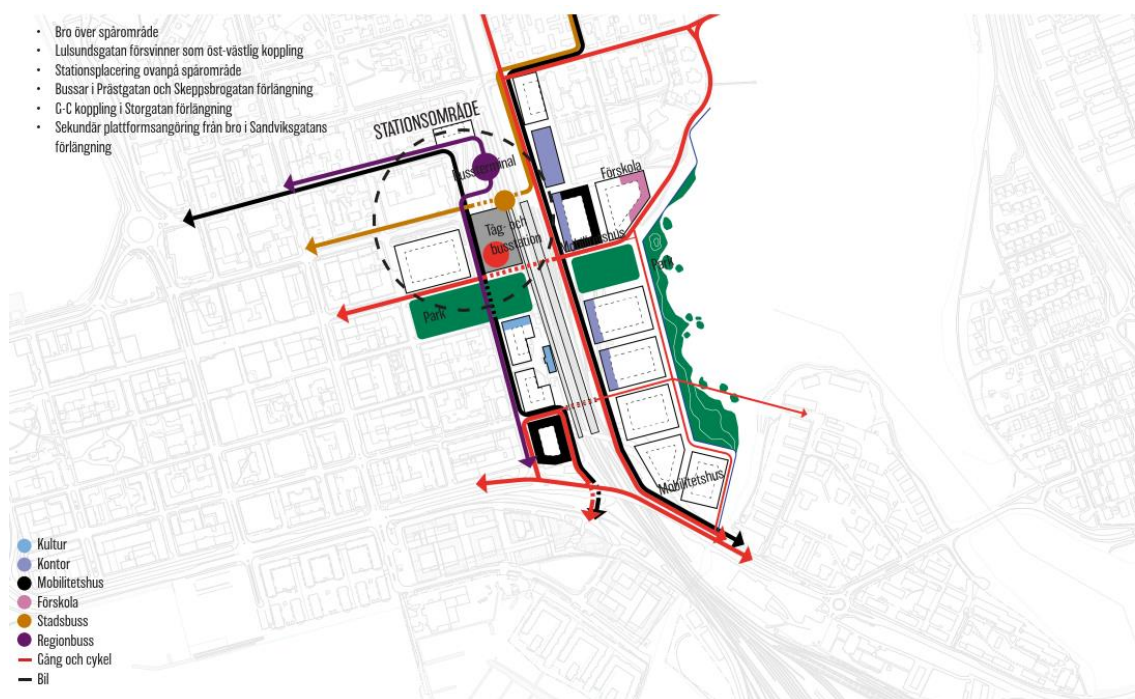
Området ligger i östra delen av Luleå centrum och domineras idag av järnvägsområde och busstation. Området är en knutpunkt för den regionala kollektivtrafiken men funktionen är utspridd och har uppenbara brister. Sambandet mellan tåg och buss är svagt och inte komplett. Den lokala busstrafiken har sin knutpunkt på Smedjegatan, cirka 500 meter från området. Järnvägen utgör en kraftig barriär mellan östra stranden och övriga centrum. De stora ytorna i området, delvis med eftersatt underhåll, signalerar brist på omtanke och bilden av stadens baksida snarare än stadens välkomnande entré. Östra stranden är ett utvecklingsområde i Luleå centrum som planeras omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med ungefär 1 200 bostäder, ny service, mötesplatser och nya arbetsplatser. Det ska utgöra en förlängning av innerstadens rutnätsstruktur och tydligt vara en del av Luleå Centrum samtidigt som det strandnära läget främjas med rekreativa stråk längs fjärden.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden består av anläggandet av en ny busstation med tillhörande terminalbyggnad som kopplar direkt mot järnvägen. Den består också av en bro för busstrafik över järnvägen i Skeppsbrogatans förlängning och en bro för gång- och cykeltrafik över järnvägen i Storgatans förlängning.

Åtgärderna utgör en omvandling av Östra stranden och byggandet av ett resecentrum som inkluderar tågtrafik, regionbusstrafik och lokalbussanknytning. Byggstart planeras till 2029. Den trafik som idag trafikerar Lulsundsgatan leds om på en bro som byggs över spårområdet i höjd med Skeppsbrogatans förlängning och en bro för gång- och cykeltrafik i Storgatans förlängning. Broarna ersätter då Lulsundsgatan som öst-västlig koppling när denna på grund av trafikökningar på spår behöver stängas. Genom åtgärden samlokaliseras tågstationsbyggnad och terminalbyggnad för busstation. De placeras mellan Storgatan och Skeppsbrogatan i ett läge mellan ny busstation och primär plattformangöring. Primär plattformangöring sker i bro i Storgatans förlängning. Bussar trafikerar och angör området längs Prästgatan och Skeppsbrogatan. Utöver åtgärderna som ingår i detta objekt så planeras en sekundär plattformangöring i Sandviksgatans förlängning samt byggande av bostäder på Östra Stranden 2029. Byggstart för Resecentrumfunktioner är planerade till 2029.



Ingående delar i hela åtgärden Luleå resecentrum med stationsområdet markerat med streckad cirkel.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Annan anläggning (dimension)	Bytespunkt för bytande mellan järnväg, lokalbuss och regionalbuss.
Annan anläggning (standard)	Tåg- och busstation med terminalbyggnad

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Annan anläggning (trafik)	Bytespunkten möjliggör effektivt resandeutbyte mellan lokal-, regionalbuss och tåg.
---------------------------	---

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att knyta ihop transportslag och skapa en attraktiv och smidig nod för kollektivt resande för att öka andelen resor med tåg och buss.

Åtgärden syftar också till att möjliggöra den gröna omställningen med fler invånare i regionen på ett sätt som möjliggör de klimatpolitiska målen både nationellt och lokalt.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-29	2024-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	1279	384	1225	367

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	1049

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	En utökad anläggning kräver mer drift och underhåll under livscykeln. Samtidigt så ersätter den nya anläggningen gamla anläggningar (tågstation och regionbuss) vilket minskar drift och underhållsbehovet för dessa. Omfattningen bedöms som försumbart då det både är minskningar och ökningar av behovet.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Behovet av reinvesteringar i befintliga anläggningar kommer att minska och ett nytt behov av reinvesteringar tillkommer med den nya anläggningen. Underlag saknas för att bedöma storleksordningen på de olika förändringarna men det kan antas att en nyare anläggning har ett mindre behov av reinvesteringar inom kalkylperioden.	Försumbart

Planeringsläge

Åtgärden omfattas inte av den statliga fysiska planläggningsprocessen utan drivs enligt den kommunala planeringsprocessen. Förarbete och strukturskiss under 2023-2024. Planprogram under 2025. Detaljplaner under 2025-2028. Projektering och upphandling i viss mån parallellt med detaljplaneprocessen 2026-2029. Denna SEB syftar till att ansöka om medfinansiering inom kommande nationell eller regional plan (2026-2037) för namngivna kollektivtrafikobjekt. Ingen tidigare SEB är upprättad för åtgärden. Åtgärden har en direkt koppling till ombyggnaden av Luleå C.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförd. De nyttor som förväntas uppkomma av projektet är svåra att fånga i befintliga modeller för samhällsekonomiska kalkyler varför denna SEB genomförs utan beräknade effekter.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Resecentrum och bytespunkten är kopplat till Norrbotniabanans utbyggnad och förändringen av Luleå C samt prognosticerade trafikökningar på spår genom Luleå C (som kan leda till behov av stängning av Lulsundsgatans plankorsning). Åtgärden är också del i ett större stadsutvecklingsprojekt inom Östra stranden.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Arbets-PM

SEB Id för denna SEB: 2c9f8f55-05f3-4571-a083-94e6b6f0d6f1

Objektnummer: JNR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader